

Bútor Róbert ajánlja: Citroën C2 R2 Max

Ésszerűen kifejlesztett, megbízható és költséghatékony versenyautót ismerhetett meg Bútor Róbert és Tóth Vilmos a Citroën C2 R2 Maxban a Veszprém Ralin. A Citroën–Total Rallye Team versenyzője most azt is elmesélte, miért ajánlja az autót másoknak és milyen eredményeket lehet vele elérni.

Bútor Róbert: – Nagyon jól megépített, megbízható és költséghatékony autót ismerhettem meg a Citroën C2 R2 Maxban, ami vezetési élményben majdnem ugyanazt tudja nyújtani, mint egy Szuper–1600-as autó.

– A C2 R2-es változata nagyon közel áll az utcai autóhoz. A versenyváltozatnál három pontra fordítottak különös figyelmet: a motorra, a váltóra és a lengéscsillapítóra. A motor ugyanúgy 1,6-os, mint a Szuper–1600-as autóban, de itt nincs a végletekig kihegyezve. 190 LE-s, ami kb. 35 LE-vel kevesebb, mint a Szuper–1600-as motorja. Ezt a derékszögű kanyarokból kigyorsítva lehet igazán érezni, ott nem vágja úgy hátba az embert, mint a Szuper–1600-as. Más körülmények között viszont, murván nem lehetet olyan nagy különbséget érezni a két motor ereje között.

– Óriási előnye a C2 R2 motorjának, hogy a futásteljesítménye másfélszerese a Szuper–1600-as motorjának, így csak 1500 gyorsasági kilométerenként kell felújítani, tehát tesztekkel együtt több mint egy szezont kibír a magyar bajnokságban.

– Nagyon tetszett a motor karakterisztikája és a váltó áttételezése. A Szuper–1600-as motor nagyon szűk tartományban működik, amikor megjön az ereje, akkor hirtelen jön meg, ami miatt folyamatosan kipörgeti a kerekeket. Egy hosszabb gyorsasági szakasznak már az első felében lekoptatja a gumik élet, amitől csökken a tapadás, még jobban pörög a kerék és még jobban koptatja a gumit. Az R2-nél ez nem jelentkezik a motorerő pont akkora, hogy át lehet vinni az útra, nem pörgeti a kereket. A Veszprém Ralin, ahol köztudottan nagyon gumigyilkosak a pályák, hat gumival csináltuk végig a versenyt. Egy Szuper–1600-as autónál ez minimum 12 gumit jelentett volna.

– Nagyon jó a lengéscsillapító, amitől az egész autó nagyon stabilan áll az úton. Veszprém-ben, az összes ugratón, az összes kövön átküldtük, semmi baja sem lett. (Tóth) Vilivel még meg is állapítottuk, hogy ha nem tudtuk volna, hogy R2-es autóval versenyzünk, akkor a gyorsaságikon simán elhittük volna, hogy Szuper–1600-asban ülünk.

– Az autó külső megjelenése nem annyira látványos, mint a Szuper-1600-asé, nincsenek rajta főleges spoilerok. Ez viszont megint nagyon költséghatékonyá teszi. Egy Veszprém Rali alatt a Szuper-1600-ason minimum két lökhárítót használtunk el, mert beleakadt valamibe, leért, és teljesen szétfoslott. Az R2-es lökhárítóján egy karcolás sem volt. Miután pedig egy lökhárító nem olcsó mulatság ezekre az autókra, ez is komoly tényező lehet.

– Eredményesség szempontjából, úgy gondolom, hogy csodát nem szabad várni a C2 R2-től. Normális esetben nem lehet vele megverni a Szuper-1600-as autókat. Nekünk szerencsénk volt Veszprémbe, mert Ollé Sanyiék hibáztak, mi pedig gond nélkül és pontosan mentünk végig a versenyen. Ennek ellenére úgy gondolom, hogy egy jó pilóta murván és vizes aszfalton ott lehet vele a Szuper-1600-ások nyomában és a kétkerekesekek között nagyon az élményben lehet vele autózni. Száraz aszfalton kijön a teljesítménykülönbség, ott már a 35 LE hátrány érezhető. Viszont a saját kategóriájában mindenképpen ütőképes autó.

– Vezetéstechnikailag egy kicsit mást igényel, mint a Szuper-1600. Inkább lendületből kell vele autózni, és nem érzékeny annyira a féktávokra. Azt gondolom, hogy a raliversenyzés alapjait könnyen el lehet vele sajátítani, és szerintem az árához mérten nagyon nagy vezetési élményt nyújt. Fontosnak tartom, hogy minden költsége tervezhető. Veszprém után például lemosták az autót és mehetett is a következő versenyre.

– Ha valaki tőlem kérne tanácsot a C2 R2-vel kapcsolatban, akkor azt mondanám, hogy új autót vegyen, és nagyjából három évet versenyezzen vele. Ha ez alatt be tudja tartani a csereperiódusokat, szerintem egy nagyon jó, ütőképes és megbízható autóval tud versenyezni, amivel sokkal inkább a versenyzésre tud koncentrálni, mint hogy azon aggódjon, mi egy tönkre a kocsin.

A Citroën C2 R2 Max és Citroën C2 S1600 műszaki adatai

	Citroën C2 R2 MAX	Citroën C2 S1600
Motor típus:	Benzinüzemű, vízhűtéses, soros 4-hengeres, TU5JP4S	Benzinüzemű, vízhűtéses, soros 4-hengeres, TU5JP4
Befecskendező:	Magneti Marelli	Magneti Marelli
Szelepek száma:	16	16
Furat és löket:	78,7 x 82 mm	78,5 x 82 mm
Motor térfogat:	1599 cm ³	1587 cm ³
Legnagyobb teljesítmény:	190 LE 7750/min fordulaton	225 LE 8500/min fordulaton
Legnagyobb nyomaték:	175 Nm 5500/min fordulaton	201 Nm 7000/min fordulaton
Hajtás:	Első kerék	Első kerék
Sebességváltó típus:	5-sebességes, Szekvenciális (SADEV)	6-sebességes, Szekvenciális (SADEV)
Differenciálmű:	Mechanikus, lamellás, sperdifferenciál ZF	Mechanikus, lamellás, sperdifferenciál
Kuplung:	Egytárcsás, szinter	Egytárcsás, szinter
Első felfüggesztés:	McPherson, utcai lengőkarral és gömbfejjel	McPherson, GL-szemes csőlengőkaros
Hátsó felfüggesztés:	Merevhidas	Független
Fékrendszer:	Hidraulikus	Hidraulikus
Első fék:	Aszfalt: 302 mm hűtött tárcsa Murva: 283 mm	Aszfalt: 355 mm hűtött tárcsa Murva, 300 mm
Hátsó fék:	280 mm	285 mm
Féknyereg:	Brembo	Alcon
Kézifék:	Hidraulikus	Hidraulikus
Kerék méret:	Aszfalt: 16 x 6,5J Murva: 15 x 6,0J	Aszfalt: 17 x 7,5J Murva: 15 x 6,5J